

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Detaljplan för

Evelund

Sala kommun, Västmanlands län
Normalt planförfarande

PLANPROGRAM

Programområdets avgränsning



Till planprogrammet hör följande handlingar

- Denna programhandling
- Fastighetsförteckning

Innehållsförteckning

Sammanfattning av programmet.....	3
Inledning.....	4
Programmets syfte.....	4
Lägesbestämning, areal och markägförhållanden.....	4
PLANPROCESSEN.....	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Riksintresse.....	5
Översiktliga planer.....	5
Detaljplaner.....	6
Miljöbedömning.....	6
Kommunala beslut i övrigt.....	7
Skydd av natur.....	7
Förutsättningar/Nuläge.....	8
ALLMÄN OMRÅDESBESKRIVNING.....	8
NATURLIV, LANDSKAPSBILD.....	8
KULTURLIV.....	10
BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER.....	11
TRAFIK OCH VÄGNÄT.....	11
HÄLSA OCH SÄKERHET.....	12
TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	13
Förslag.....	14
SAMMANFATTNING AV FÖRSLAGET.....	14
DELOMRÅDE 1.....	16
DELOMRÅDE 2.....	18
DELOMRÅDE 3.....	19
DELOMRÅDE 4.....	20
Riktlinjer för gestaltning av mark och bebyggelse.....	22
BEBYGGELSE OCH SKYLTNING.....	22
GRÖNSTRUKTUR, MARK OCH VEGETATION.....	22
TRAFIK OCH VÄGNÄT.....	22
STÖRNINGAR.....	22
DAGVATTEN.....	23
Konsekvenser av förslaget.....	26
MARKANVÄNDNING.....	26
KULTURLIV.....	26
LANDSKAPSBILD, FRILUFTSLIV OCH NATURVÅRD.....	26
TRAFIK OCH TRANSPORTER.....	26
HÄLSA OCH SÄKERHET.....	26
Riktlinjer för kommande detaljplan/detaljplaner.....	27
TIDPLAN.....	27

Sammanfattning av programmet

Trafikplats Evelund utgör en viktig knutpunkt på riksväg 70/56 för trafik till och från Västerås, Dalarna eller Uppsala och Gävle via Sala tätort. Området ligger strategiskt och har potential att utvecklas till en av stadens entréer men också till en plats för etablering av verksamheter som kräver ett gott trafikläge. Kommunen anser att markens lämplighet bör prövas i en detaljplaneprocess. Området har därför utretts inom ramen för ett detaljplaneprogram. Programmet är efter samråd och godkännande vägledande inför detaljplanearbete i området.

I området finns en rastplats, belägen norr om riksvägen. Övriga delar utgörs av odlad mark och skog. I programhandlingen delas området in i olika delområden som beskrivs i ett nuläge och med föreslagna åtgärder.

Delområde 1 och 2 bör prioriteras och utvecklas i första hand. Marken reserveras för verksamheter och vägservice. Delområde 3 och 4, söder om riksvägen, utgör framtida exploateringsområden som bör nyttjas först när området norr om vägen är utbyggt. Delområde 5 är för litet för att exploateras ensamt och har därför inte studerats närmare inom ramen för detta program.

Inledning

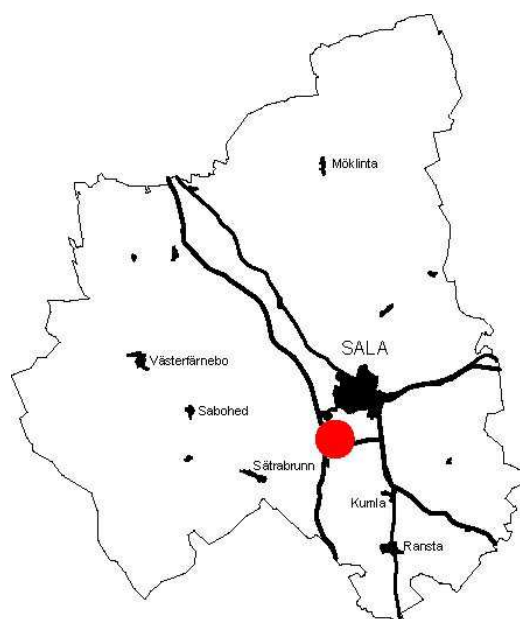
Programmets syfte

Planprogrammet för Evelund syftar till att utreda området runt trafikplatsen och hur det kan utformas. Områdets strategiska läge runt knutpunkten mellan olika riksvägar gör platsen attraktiv för etablering av verksamheter, t.ex. logistikföretag, men också olika typer av vägserviceinrättningar. Programmet beskriver områdets förutsättningar och prövar översiktligt lämpligheten av önskad användning. Programmet är ett första steg i arbetet med att ta fram en detaljplan för Evelund.

Lägesbestämning, areal och markägo-förhållanden

Trafikplats Evelund ligger några kilometer söder om Sala tätort och ca 5 km från stora torget.

Programområdet omfattar drygt 30 hektar mark och utgörs av delar av fastigheterna Silvergruvan 1:2, 1:212, 1:294 och 1:295 samt fastigheten Silvergruvan 1:929. Marken inom området ägs av Sala kommun förutom Silvergruvan 1:929 och del av 1:295 som är privatägda.



PLANPROCESSEN

Plan- och bygglagen

Processen för hur en detaljplan ska tas fram beskrivs i Plan- och bygglagen (PBL). Lagen lägger stor vikt vid att planarbetet genomförs så att alla berörda får vara delaktiga och ges möjlighet att påverka planeringen. Planprocessen med normalt planförfarande, inklusive planprogram, tar ca 1-2 år att genomföra. Här nedan redovisas gången i planärendet.

Figur 1 Illustrerar i vilket skede detaljplanen befinner sig



Programsamråd

Planarbetet inleds med ett planprogram. Programmet anger utgångspunkter och förutsättningar för planen i syfte att ge berörda möjlighet till insyn och påverkan tidigt i planprocessen.

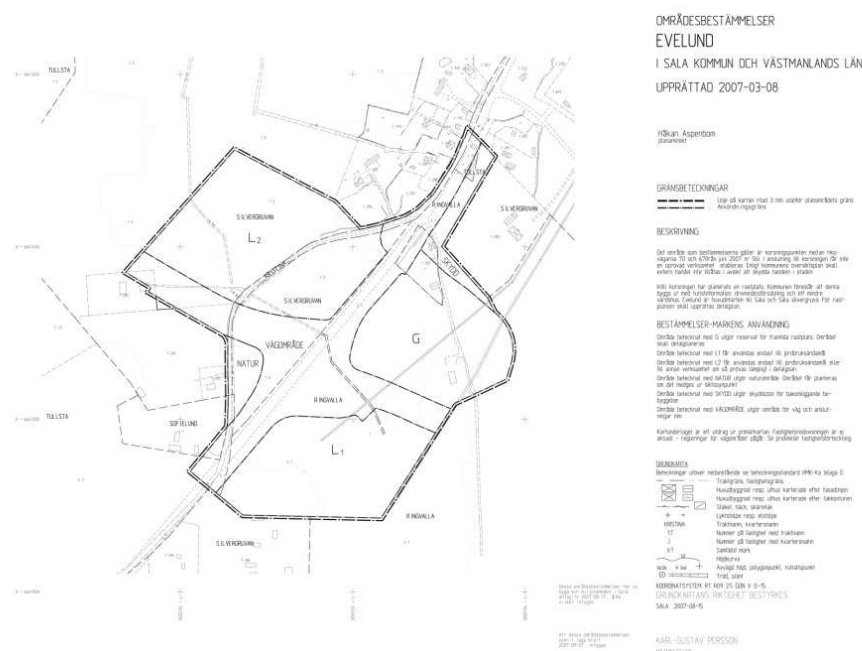
Programhandlingen skickas ut på samråd till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré. Yttranden och synpunkter ställs samman i en samrådsredogörelse som även innehåller Kommunstyrelsens förvaltnings (KSF) kommentarer och ställningstagande till inkommande synpunkter. Samrådsredogörelsen ligger sedan till grund för det fortsatta planarbetet. Planprogrammet godkänns av KSLU som också tar ställning till om arbetet med att ta fram en detaljplan för området ska fortsätta.

- Samråd** Under det fortsatta planarbetet blir planen alltmer konkret och ett förslag till detaljplan upprättas. Detta förslag skickas ut på samråd till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré. De synpunkter som lämnas från fastighetsägare och andra sakägare samt hyresgäster, organisationer, myndigheter m.fl. redovisas i ytterligare en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter.
- Granskning** Det eventuellt reviderade planförslaget skickas ut till berörda intressenter samt ställs ut i kommunhusets entré. De synpunkter som kommer in under granskningsskedet redovisas i ett utlåtande. Utlåtandet innehåller även KSF:s kommentarer och förslag till ställningstagande till inkomna synpunkter.
- Antagande** Planförslaget överlämnas till kommunfullmäktige för antagande. Innan ärendet kommer upp i fullmäktige bereds det i kommunstyrelsen.
- Överklagande** Antagandet kan överklagas inom tre veckor från den dag beslutet om antagande satts upp på kommunens anslagstavla. De som senast under granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda har rätt att överklaga planbeslutet. I första hand är det sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende och hyresgästorganisationer. Överklagandet prövas av Länsstyrelsen vars beslut i sin tur kan överklagas hos Mark- och miljödomstolen.
- TIDIGARE
STÄLLNINGSTAGANDEN**
- Riksintresse** Riksvägarna 56 och 70 är av riksintresse. I övrigt omfattas inte programområdet av några riksintressen.
- Översiktliga planer** Programområdet ligger inom avgränsningen för den kommunövergripande översiktsplanen, Plan för Sala ekokommun. Förbifarten, tillika trafikplatsen för riksväg 56/70, var på planeringsstadiet och ej byggd när översiktsplanen togs fram och antogs 2002.

En fördjupad översiktsplan för staden, Plan för Sala stad, är under framtagande och avses att behandlas politiskt under 2014. Programområdet omfattas av fördjupningen och är i den utpekade som lämpligt att utveckla för verksamheter som vägserviceinrättningar och logistikcenter.

Detaljplaner

Programområdet är inte tidigare detaljplanlagt men den västra delen av området omfattas av områdesbestämmelser från 2007. Dessa togs fram i samband med ett programarbete inför anläggande av förbifarten och innebär att plats för vägområde, rastplats, jordbruksändamål, naturmark och skyddsområde reserveras.



Gällande områdesbestämmelser för Evelund från 2007, den västra delen av nu aktuellt programområde. Område betecknat med L₁ får användas endast till jordbruksändamål, område betecknat med L₂ får användas till jordbruksändamål eller till annan verksamhet som prövas lämplig i detaljplan och område betecknat med G utgör reservat för framtida rastplats.

Miljöbedömning

För varje detaljplan som upprättas ska en behovsbedömning göras för att utreda om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning enligt miljöbalkens 6 kap 11§ genomföras och därmed även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

Beslutet om miljöbedömning föregås alltid av en behovsbedömning som utförs av enheten för Planering och utveckling, kommunstyrelsens förvaltning.

Eftersom området tar jord- och skogsbruksmark i anspråk och avses planläggas för större verksamheter som innebär ett stort ingrepp i landskapet visar bedömningen att ett genomförande av kommande

detaljplan/er kan komma att leda till betydande miljöpåverkan som i sin tur innebär att en miljöbedömning ska göras.

Länsstyrelsen har tagit del av bedömningen och delar kommunens bedömning om att ett genomförande av programmets intentioner kan leda till betydande miljöpåverkan.

Motiverat ställningstagande

Enheten för Planering och Utveckling anser att genomförandet av en detaljplan för Evelund kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen ska därför uppdateras och omprövas under kommande detaljplaneskede, när förslaget blir mer konkret och kommande detaljplan/er ska vid betydande miljöpåverkan kompletteras med miljöbedömning och tillhörande MKB. Politiskt beslut om miljöbedömning tas i detaljplaneskedet. Avgränsning och omfattning av den eventuella miljöpåverkan ska med andra ord utredas närmare och beskrivas i kommande detaljplan/er.

**Kommunala beslut i
övrigt**

Beslut om bygglov för uppförande av vårdshus inom programområdet, i anslutning till rastplatsen, togs 2011-01-13. Ett bygglov upphör att gälla om byggnation inte påbörjats inom två år från det att beslutet fattades. Eftersom byggnation ännu inte har påbörjats har bygglovet därmed upphört, en ny ansökan måste lämnas in och behandlas för att få uppföra bebyggelse på platsen.

Skydd av natur

Programområdet omfattar inte någon skyddad natur som t. ex. strandskydd, natura 2000 eller naturreservat.

Förutsättningar/Nuläge

ALLMÄN OMRÅDESBESKRIVNING

Programområdet är beläget sydväst om Sala tätort. Området karaktäriseras av trafikplatsen, det vill säga cirkulationsplatsen där vägarna 56 och 70 möts, och den rastplats som anlagts nordöst om cirkulationen. I anslutning till rastplatsen, öster om cirkulationen finns trafikkontrollplatser, belägna på båda sidor om väg 56/70. Väginfrastrukturen omges av skogspartier, öppet jordbrukslandskap och en del bostadsbebyggelse.



Cirkulationsplatsen, sedd från väster/Mora, med rastplatsen i fonden.

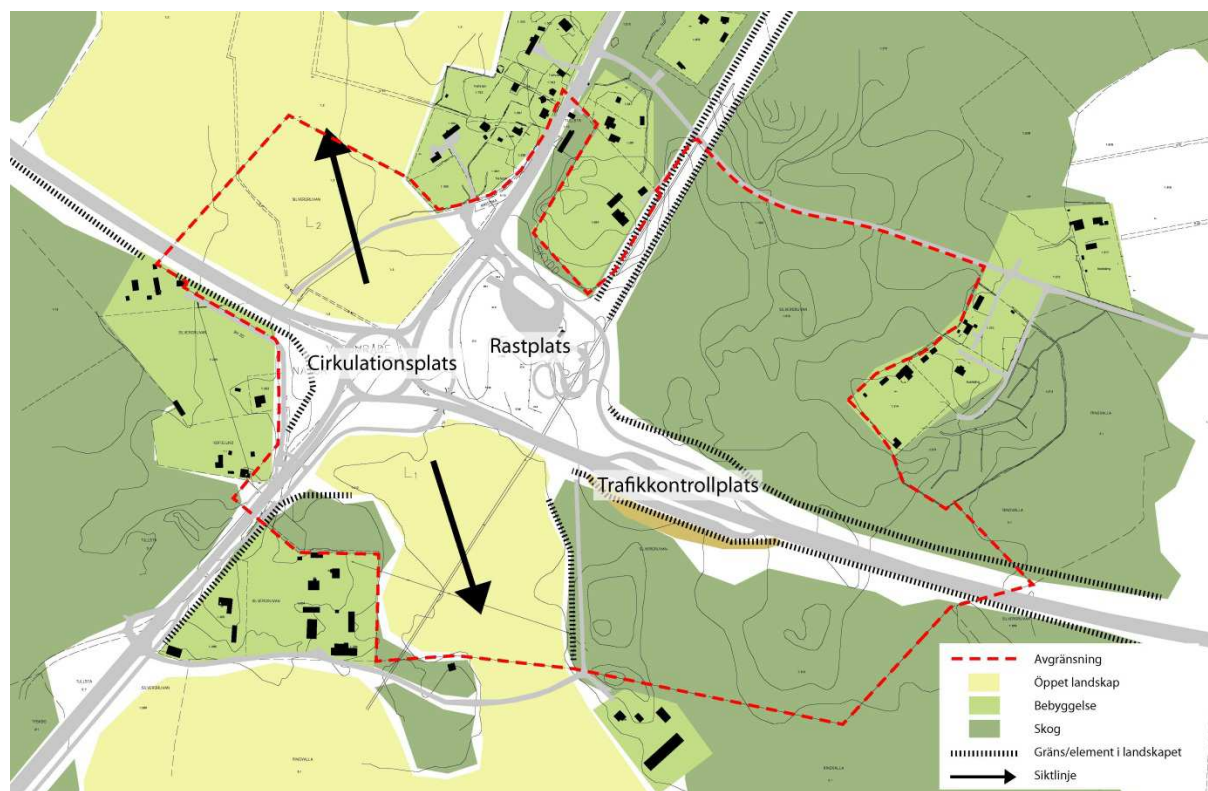
NATURMILJÖ, LANDSKAPSBILD

I den östra delen av programområdet omges väg 56/70 av skogspartier, företrädesvis barrskog. Terrängen är relativt plan på båda sidor om vägen (nivåerna varierar med ett par meter). I skogsområdet norr om vägen är området relativt lättåtkomligt, skogen söder om vägen är tätare och mer svåråtkomlig.

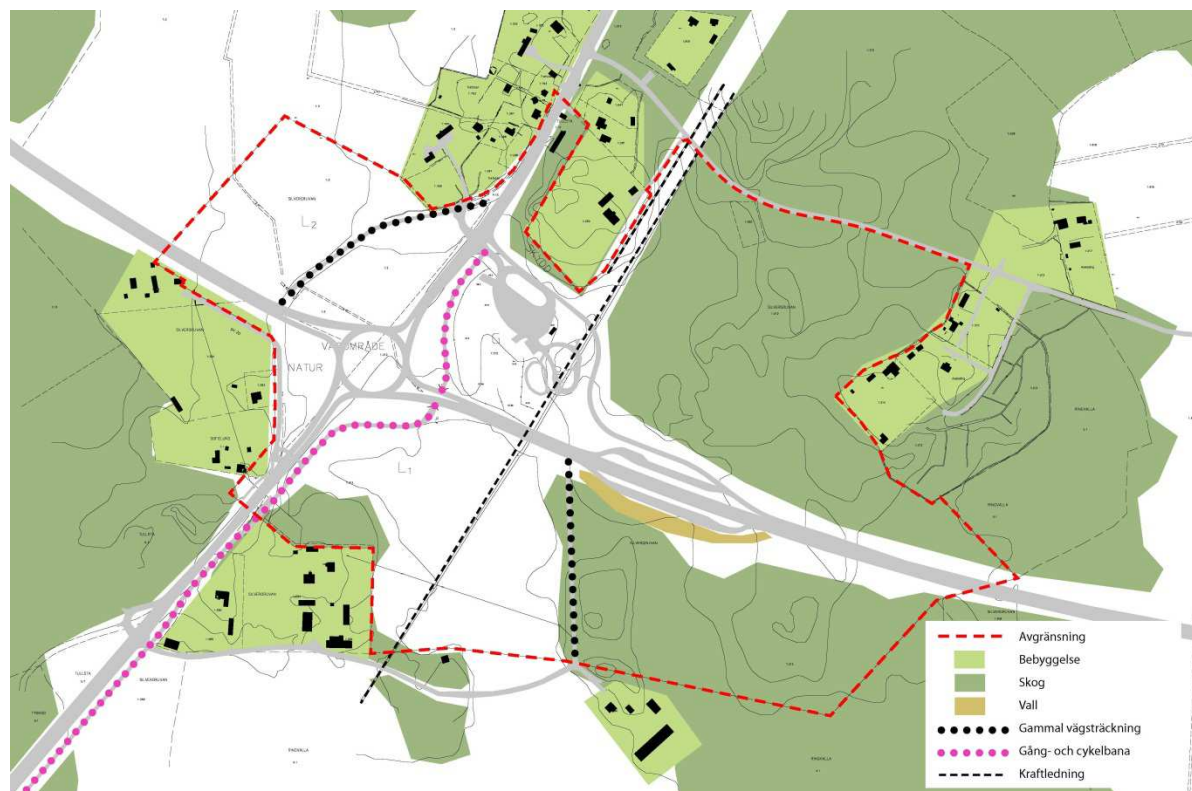
Längre västerut, runt cirkulationsplatsen, omges vägområdet av öppna landskapsrum; plan åkermark i söder och nordväst och en anlagd rastplats i nordöst. Rastplatsen ligger något högre än vägen och framträder relativt tydligt i landskapet.



Det öppna åkerlandskapet breder ut sig söder om väg 56/70.



Inventering och analys av området. Området karaktäriseras av trafikinfrastrukturen, skogsmark i öster och ett öppet landskapsrum med tydliga siktlinjer norr och söder om cirkulationsplatsen.



Inventering och analys av området. Planområdet är tydligt avgränsat mot befintlig bebyggelse. Andra tydliga gränser och element utgörs av vägar (luftledning, äldre vägsträckningar, gc-bana och riksvägarna).

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk undersökning¹ har gjorts i ett inledande skede av programarbetet i syfte att utreda markens beskaffenhet. Undersökningen visar att jordens karaktär varierar inom det undersökta området. Jorddjupen i området är generellt sett små och varierar mellan ca 0,5-5 meter. På åkermaken, i den västra delen av området, är jorddjupet störst.

Enligt undersökningen finns det inga hinder att planlägga området för bebyggelse om de rekommendationer som finns beskrivna i rapporten beaktas. Sammanfattningsvis kan sägas att:

- sprängning kan bli nödvändigt i vissa delar
- leran är tjällyftande, vilket ska beaktas vid grundläggning
- grundvattennivån ligger nära markytan i delar av området (åkern) vilket ska beaktas vid dränering och jordschakt
- åtgärder bör vidtas där leran är som djupast för att undvika framtida sättningar

Markföroreningar

Inom Sala tätort har genomförda studier visat på förhöjda halter av framförallt bly och kadmium. Källa till föroreningarna är silvergruvan och de processer som använts för att förädla malmen. Sala kommun har därför tagit fram en strategi för bedömning av metallföroreningar i mark. Strategin har fastställt platsspecifika riktvärden (hälsoriskbaserade) för kontaminerad ytjord. Behov av eventuella undersökningar inom området bedöms i ett framtida planskede.

Radon

Kommunens radonriskkarta från 1995 visar att programområdet ligger inom högriskområde för markradon varför radonsäkert byggande rekommenderas. Radonskydd hanteras i ett framtida bygglovskede.

KULTURMILJÖ

Kända fornlämningar finns i och strax utanför området och arkeologiska undersökningar har tidigare genomförts. Utanför området, finns flera gruvhål och inom området finns bland annat en milsten. Stenen har flyttats från sitt ursprungliga läge i samband med anläggandet av förbifarten.

Om fornlämningar påträffas i samband med en framtida exploatering av området måste arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till länsstyrelsen.

¹ Teknisk PM Geoteknik 2014-02-28 EQC Group

BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom programområdet finns ingen bebyggelse förutom en mindre servicebyggnad i anslutning till rastplatsen (toaletter mm). Rastplatsen utgörs i övrigt av uppställningsytor för tyngre fordon, parkeringsplatser, en lekplats med gungor och rutschkana samt område med picknickbord placerade i anslutning till en vägslinga.



Rastplatsen med picknickbord och lekplats, belägen nordöst om cirkulationen, ligger något högre i terrängen.

Ett bygglov för värdshus har givits i anslutning till rastplatsen. Lovet har dock upphört att gälla eftersom bygget inte påbörjats inom de två år som villkoras i bygglovets.

Strax utanför programområdets gränser finns bostadsbebyggelse och mindre gårdar. De flesta ligger i anslutning till Västeråsleden, norr om programområdet.

TRAFIK OCH VÄGNÄT

Programområdet karaktäriseras till stor del av de genomkorsande vägarna och andra ytor avsatta för vägtrafikanter, så som trafikkontrollplatsen och rastplatsen. Riksvägarna är transportleder för farligt gods, se *hälsa och säkerhet*.



Riksväg 56/70 och Västeråsleden korsas inom programområdet.

För trafikanter från söder (Västerås) och väster (Avesta/Mora) angörs rastplatsen i områdets norra del via Västeråsleden, ca 150 meter norr om cirkulationsplatsen. Trafikanter från öster kan angöra rastplatsen via trafikkontrollplatsen norr om väg 56/70.

Västeråsleden, trafikeras av länstrafiken, VL. Busshållplats finns såväl söder som norr om cirkulationen (hpl Evelund respektive Trefoten).

Öster om väg 56 från Västerås finns en separat gång- och cykelväg som i höjd med cirkulationsplatsen går under väg 56/70 för att sedan fortsätta vidare upp mot infarten till rastplatsen där den slutar. I övrigt finns inga vägar avsedda för enbart gående eller cyklister inom planområdet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Området ligger i anslutning till stora trafikleder vilket innebär att det är utsatt för såväl buller som luftföroreningar.

Vägarna är transportleder för farligt gods vilket innebär en viss risk för större konsekvenser, som till exempel utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen, vid händelse av olycka. I Sverige finns inga nationellt fastställda riktlinjer för hur risker med farligt gods ska värderas inom planeringen men flera regioner, länsstyrelser och kommuner har tagit fram policies. Generellt sett kan 150 meter vara ett riktmärke för inom vilket avstånd som riskerna med farligt gods bör undersökas närmare. Större delen av programområdet ligger inom den zonen. RIKTSAM (länsstyrelsen i Skånes län) anger ett skyddsavstånd på 30 meter mellan vägen och områden för industri, lager och bilervice. Utifrån detta rekommenderas i området ett skyddsavstånd på 30 meter till bebyggelse där det normalt vistas personal/besökare om inte andra åtgärder kan visa att riskerna minskas. Dessa risker bör undersökas närmare i ett senare skede av planprocessen.

Stora mängder trafik, däribland tung trafik, passerar och stannar inom området. Trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter är viktig att beakta i fortsatt planarbete.

Området berörs av en luftledning för el, och berörs därmed av elektromagnetiskt fält. Skyddsavstånd och/eller eventuella åtgärder ska beaktas.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Programområdet ligger utanför det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp. En tryckavloppsledning från Västerfärnebo (via Salbohed, Sätrabrunn, Kila) in till Sala samt vattenledningen till Kila/Grällsta passerar i programområdets västra del.

För servicebyggnadens vatten- och avloppsförsörjning har en pumpstation uppförts strax söder om infarten till rastplatsen. Därifrån går vatten- och tryckspillvattenledning till kommunens ledningar i väster.

Dagvattenhantering

Markens infiltrationskapacitet varierar inom området. Delar av området är oexploaterad natur/skogsmark på morän, andra delar är odlingsmark på lera och en mindre del är hårdgjord och bebyggd.

Ett områdes infiltrationskapacitet skiljer sig beroende på hur marken är uppbyggd och vad den används till. Kapaciteten i ett skogsområde är högre än om marken är odlad. Om marken hårdgörs, t ex asfalteras, blir infiltrationen nära noll med en stor andel avrinning som följd. På samma sätt minskar avdunstningen i takt med att träd/växtlighet minskar, vilket innebär ännu större mängder vatten som måste tas om hand. Avrinningen vid ett 10-årsregn är generellt sett ca 120 gånger större när marken är exploaterad och hårdgjord, än i naturmark.

En framtida utbyggnad av området innebär sannolikt att naturmark hårdgörs och att bebyggelse uppförs vilket i sin tur får konsekvenser för dagvattenavrinningen. Dagvatten bör därför tas omhand, fördröjas och i möjligaste mån renas lokalt, helst inom fastigheten. Se vidare under *Riktlinjer för gestaltning av mark och bebyggelse*.

Ledningar

Luftledningar för ström passerar igenom området.

Förslag

SAMMANFATTNING AV FÖRSLAGET

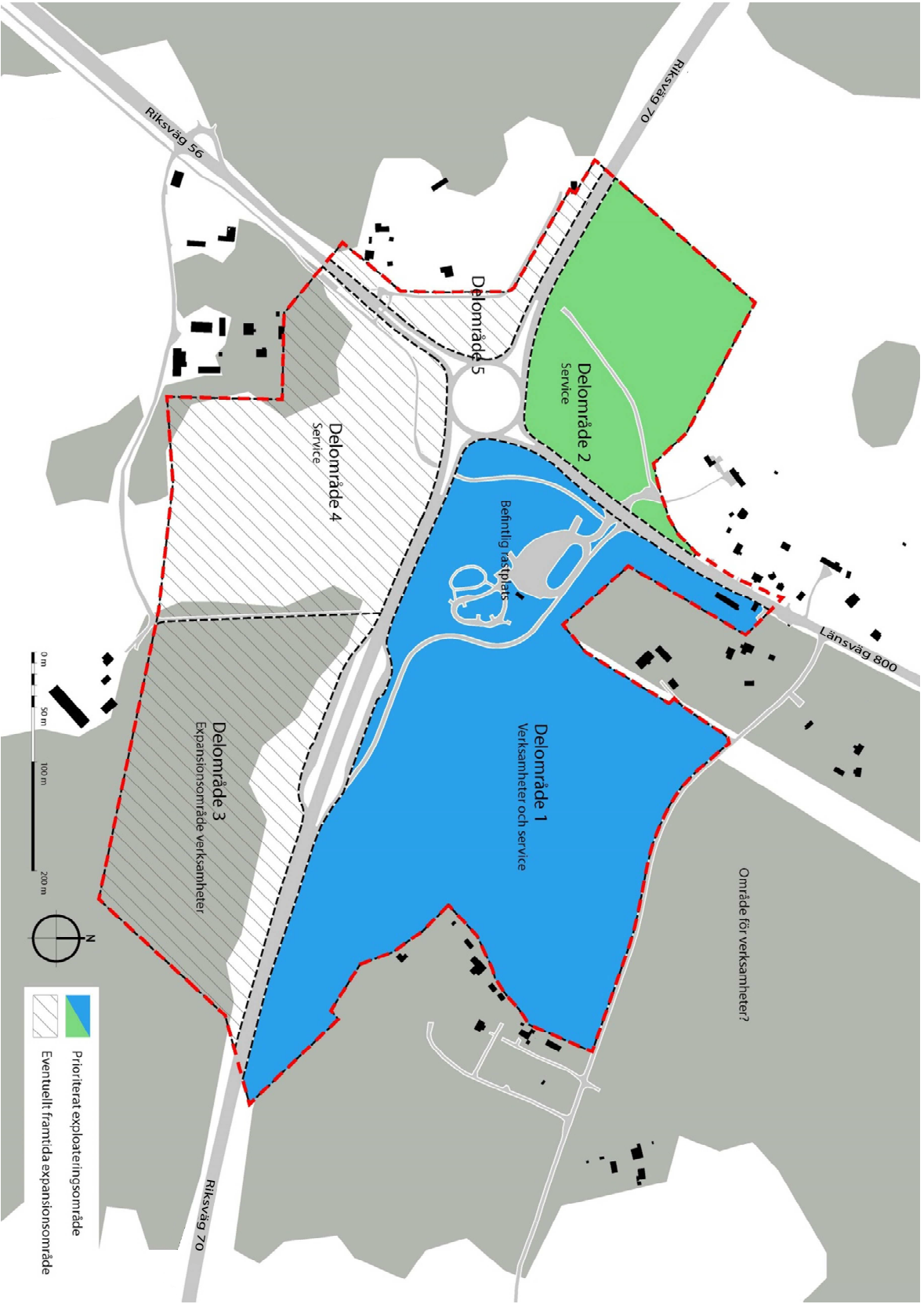
Evelundsområdet har genom närheten till flera vältrafikerade vägar förutsättningar att utvecklas till ett område för verksamheter som kräver ett gott trafikläge. Efterfrågan på att etablera sig inom området finns och genom att möjliggöra etablering av verksamheter i området är förhoppningen att nya arbetstillfällen kan skapas. Med en genomtänkt utformning kan området fungera som en entré till staden.

Området har i förslaget delats in i olika delområden som kan exploateras oberoende av varandra vilket möjliggör en etappvis utbyggnad.

Framtida intressenter har sannolikt olika önskemål beträffande till exempel läge och fastigheternas storlek. Programmet är därför inte styrande avseende fastighetsstorlek. Inbördes vägnät måste också studeras vidare under planprocessen, det förslag som redovisas är av illustrativ karaktär.

Programområdet har delats in i fem delområden, 1-5, som redovisas på programkartan på nästa sida. Delområde 1 och 2 är primära och de bör utvecklas först. Exploatering av delområde 3 och 4 innebär större kostnader, bland annat på grund av nödvändiga trafiklösningar, och bör ses som områden som eventuellt kan utvecklas på sikt när området norr om vägen är etablerat.

Delområde 5 utgörs av ett markområde sydväst om cirkulationen som i gällande områdesbestämmelser har fått beteckningen NATUR (*naturområde, området får planeteras om det medges ur siktsynpunkt*). Delområdet är för litet för att exploateras ensamt och har därför inte studerats närmare inom ramen för detta program. En utvidgning mot sydväst ger andra förutsättningar och området och dess eventuella exploateringsmöjligheter kan studeras vidare i ett senare skede.



DELOMRÅDE 1

Delområde 1 ligger norr om riksväg 56/70 och öster om Västeråsleden och är ca 11 ha stort. I väst, närmast rondellen, finns en rastplats med en mindre servicebyggnad med toaletter. Den delen är reserverad för rastplats i gällande områdesbestämmelser. År 2010 gavs bygglov för ett värdshus på platsen men lovet har upphört att gälla eftersom bygget inte påbörjats inom två år från utfärdat lov.



Delområde 1 utgörs av befintlig rastplats och ett oexploaterat skogsområde. Fotografiet visar del av skogsområdet längs riksväg 56/70 och anslutningen från trafik kontrollplatsen. I förgrunden syns rastplatsens vägslinga.

Framtida utformning

Delområde 1 föreslås bli den första etappen i en exploatering av området, vilket motiveras av att det till viss del redan är utbyggt (rastplatsen) med fungerande in- och utfarter. Marken är relativt plan och är utifrån genomförd markundersökning möjlig att bebygga.

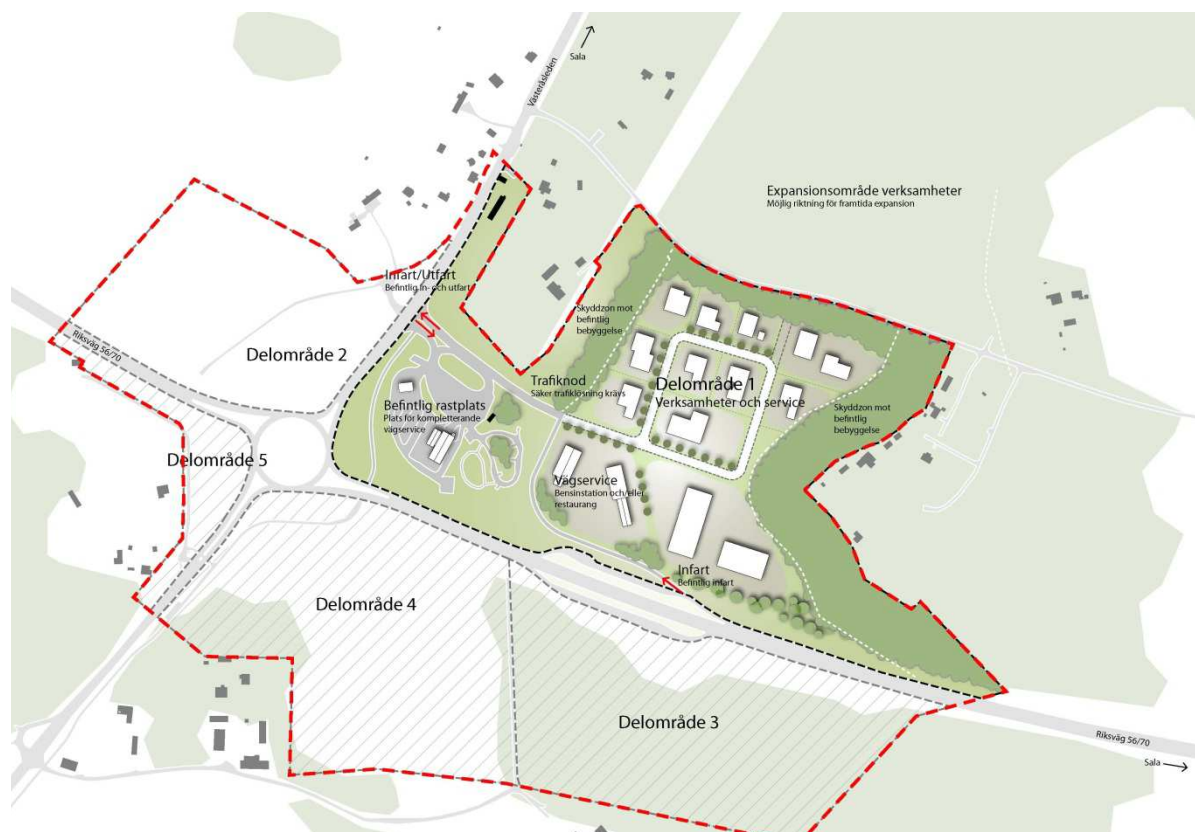
Den västra delen av området föreslås i linje med gällande områdesbestämmelser och tidigare givet bygglov reserveras för vägservice; som rastplats och t ex vägkrog och/eller drivmedelsstation. I skogsområdet öster om rastplatsen föreslås etablering av ett nytt verksamhetsområde för verksamheter som kräver ett gott trafikläge. Det kan t ex röra sig om logistikverksamhet. Fastighetsgränser föreslås inte i detta tidiga skede, tomterna bör kunna anpassas i storlek och utformning för att möta framtida verksamhetsutövarers efterfrågan. Även i denna del kan tomter för olika typer av vägserviceverksamheter tillskapas. De kan placeras i goda skyltlägen utmed riksväg 56/70 och med närhet till befintlig rastplats.

Trafikangöring till delområde 1 föreslås ske från befintlig påfart längs riksväg 56/70 (vid trafik kontrollplatsen) och via befintlig påfart från Västeråsleden. Utfart sker mot Västeråsleden.

Delar av skogen bör sparas för att utgöra skyddszon mot bakomliggande bostadsbebyggelse. Träd utmed riksvägen bör sparas/nyplanteras för att bilda en grön halvtransparent fasad längs området utan att "förstöra" goda skyltlägen. Att spara gröna

områden är viktigt även för att möjliggöra en god dagvattenhantering, se vidare under *Riktlinjer för gestaltning av mark och bebyggelse*.

Programområdet avgränsas av en mindre väg i norr. Vägen ansluter till Västeråsleden och skulle eventuellt kunna avlasta befintlig in- och utfart. En expansion av verksamhetsområdet norr om den vägen, se karta nedan, bedöms vara möjlig men det bör utredas vidare.



Delområde 1 - verksamheter och service. Observera att illustrationen är skissartad, vägdragning och bebyggelsens placering måste studeras vidare i ett framtida detaljplaneskede.

Tomternas storlek bör inte låsas i ett för tidigt skede utan bör variera för att kunna möta skiftande behov. Områdets angöring bör, liksom inbördes trafiknät, utredas vidare inom ramen för en trafikutredning. Då bör även vägen norr om området studeras.

DELOMRÅDE 2

Delområde 2 ligger väster om Västeråsleden. Den utgörs av en bit åkermark och ska enligt gällande områdesbestämmelser användas till jordbruksmark eller till annan verksamhet om så prövas lämplig i detaljplan. Området angörs via en mindre väg från Västeråsleden, i höjd med infarten till rastplatsen. Marken är privatägd.

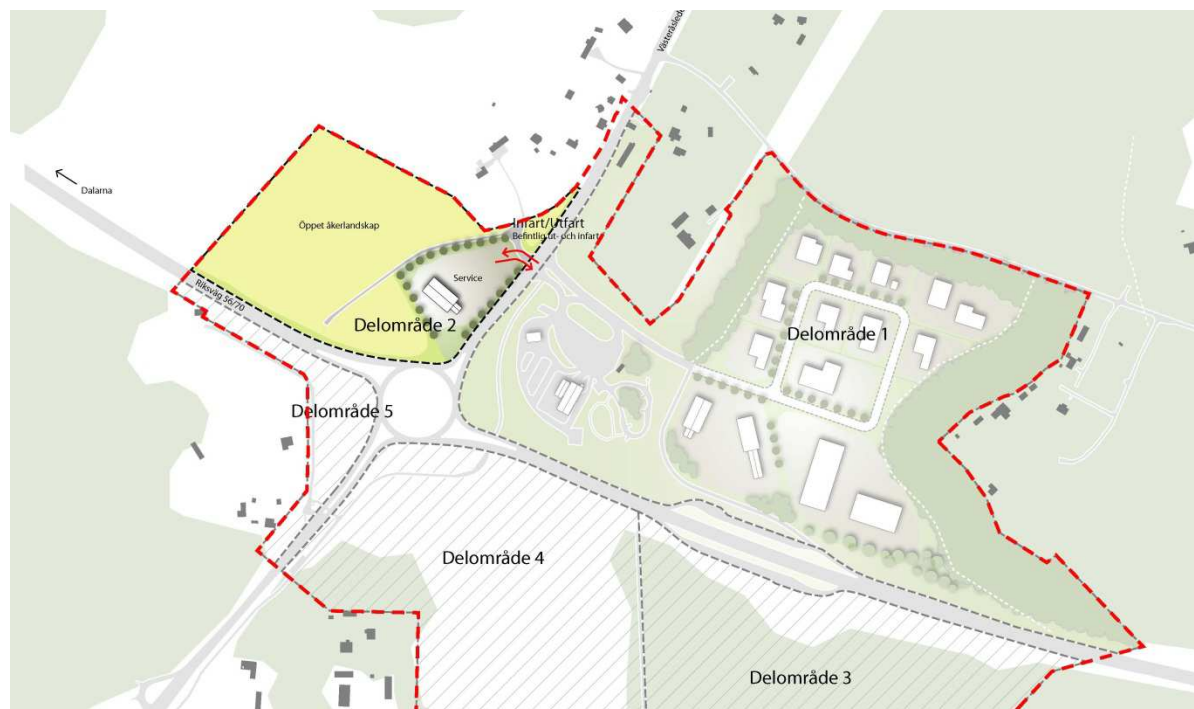


Delområde 2 utgörs av odlingsmark i anslutning till cirkulationsplatsen.

Framtida utformning

På platsen föreslås placering av en eventuell vägserviceanläggning. Området bör bebyggas i en andra etapp alternativt samtidigt som etapp 1. Området föreslås även fortsättningsvis angöras via Västeråsleden.

Inom området finns en befintlig vattenledning. Tillkommande bebyggelse ska ta hänsyn till denna. Tomten bör utformas och bebyggelsen placeras så att siktlinjen ut mot det öppna landskapet i möjligaste mån bevaras.



Delområde 2 – alternativ placering av service. Observera att illustrationen är skissartad, vägdragning och bebyggelsens placering måste studeras vidare i ett framtida detaljplaneskede.

DELOMRÅDE 3

Delområde 3 ligger söder om riksväg 56/70 och utgörs delvis av ett gammalt kalhygge som börjat växa till på nytt. Vegetationen är bitvis tät och terrängen svårtillgänglig. Området är relativt plant och nivåerna varierar mellan +58 till +60. Området nås lättast söderifrån via en mindre väg som ansluter till Västeråsleden.

Fotot visar delområde 3 som skymtar bakom vägen och utgörs av skogsmark, delvis kalhuggen.

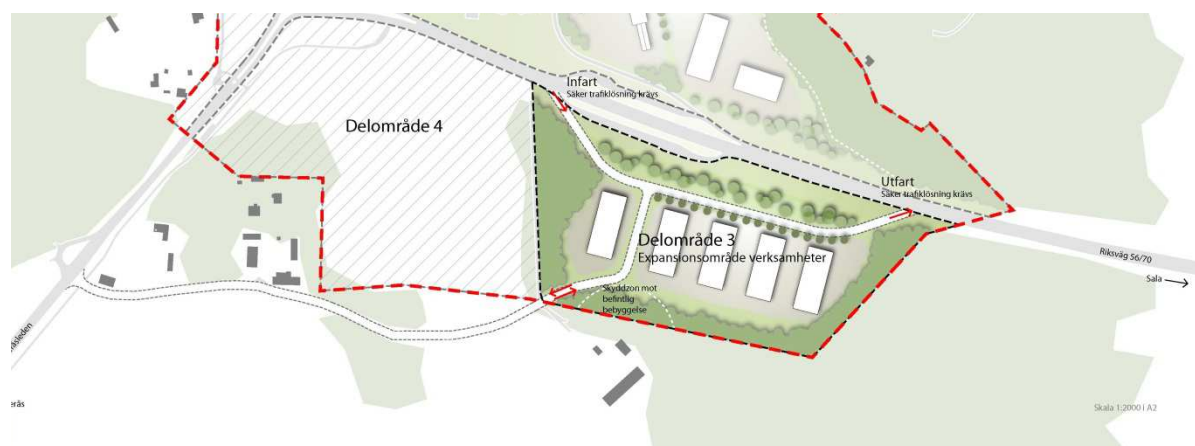


Framtida utformning

Delområdet utgörs liksom delområde 4 (*se nästa sida*) av mark som bör exploateras först när området norr om vägen är fullt utbyggt. Området kan ge plats för en expansion av verksamhetsområdet.

En ändamålsenlig trafiklösning måste dock anordnas innan området kan exploateras. In- och utfart föreslås primärt via av- och påfart från riksväg 56/70 men bör kompletteras med in- och utfart via Västeråsleden för god tillgänglighet. Att kunna knyta samman delområde 1 och 3 med en planskild korsning skulle göra området mer attraktivt och flexibelt men är samtidigt en kostsam och platskrävande lösning som måste studeras vidare.

Precis som i delområde 1 bör naturmark sparas som skyddszon mot omgivningen men också för att ta hand om dagvatten. En gles trädrad utmed riksvägen bör sparas/nyplanteras för att bilda en grön fasad för området utan att "förstöra" goda skyltlägen.



Delområde 3 – expansionsområde för verksamheter. Observera att illustrationen är skissartad, vägdragnings och bebyggelsens placering måste studeras vidare i ett framtida detaljplanskede. In- och utfarter bör studeras närmare inom ramen för en trafikutredning.

DELOMRÅDE 4

Delområde 4 ligger söder om rondellen och öster om Västeråsleden. Området utgörs av relativt plan åkermark, på lera och ska enligt gällande områdesbestämmelser användas endast till jordbruksändamål. Åkern angörs via en avfart från Västeråsleden.

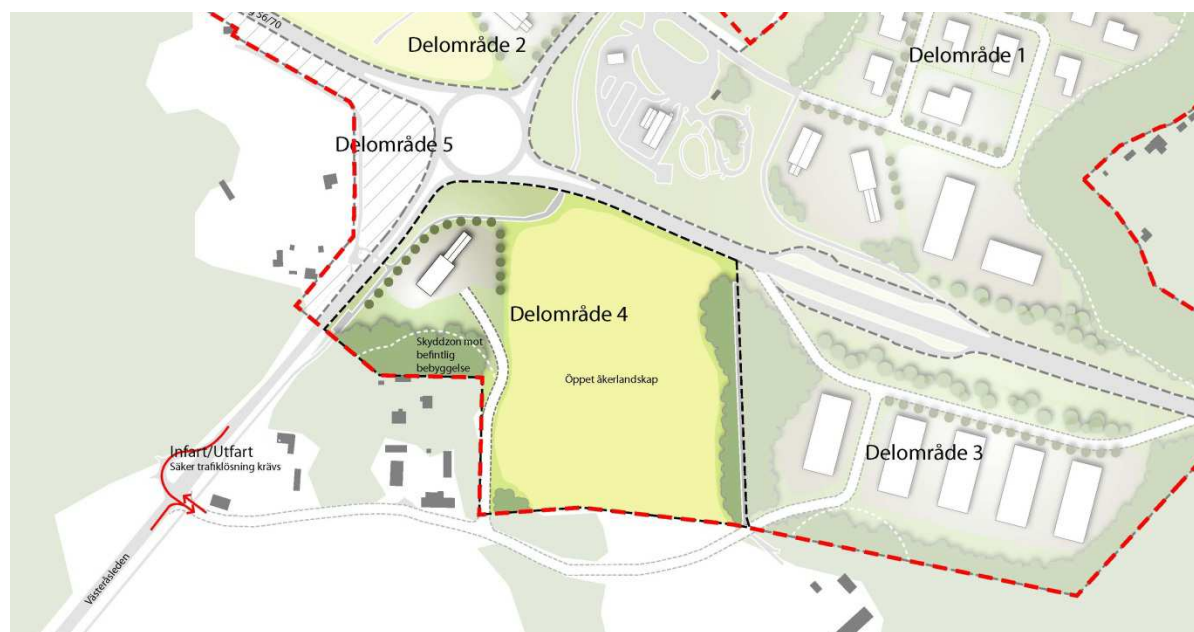
Fotot visar den del av delområde 4 som ligger närmast cirkulationen och föreslås utgöra eventuell mark för en vägserviceinrättning.



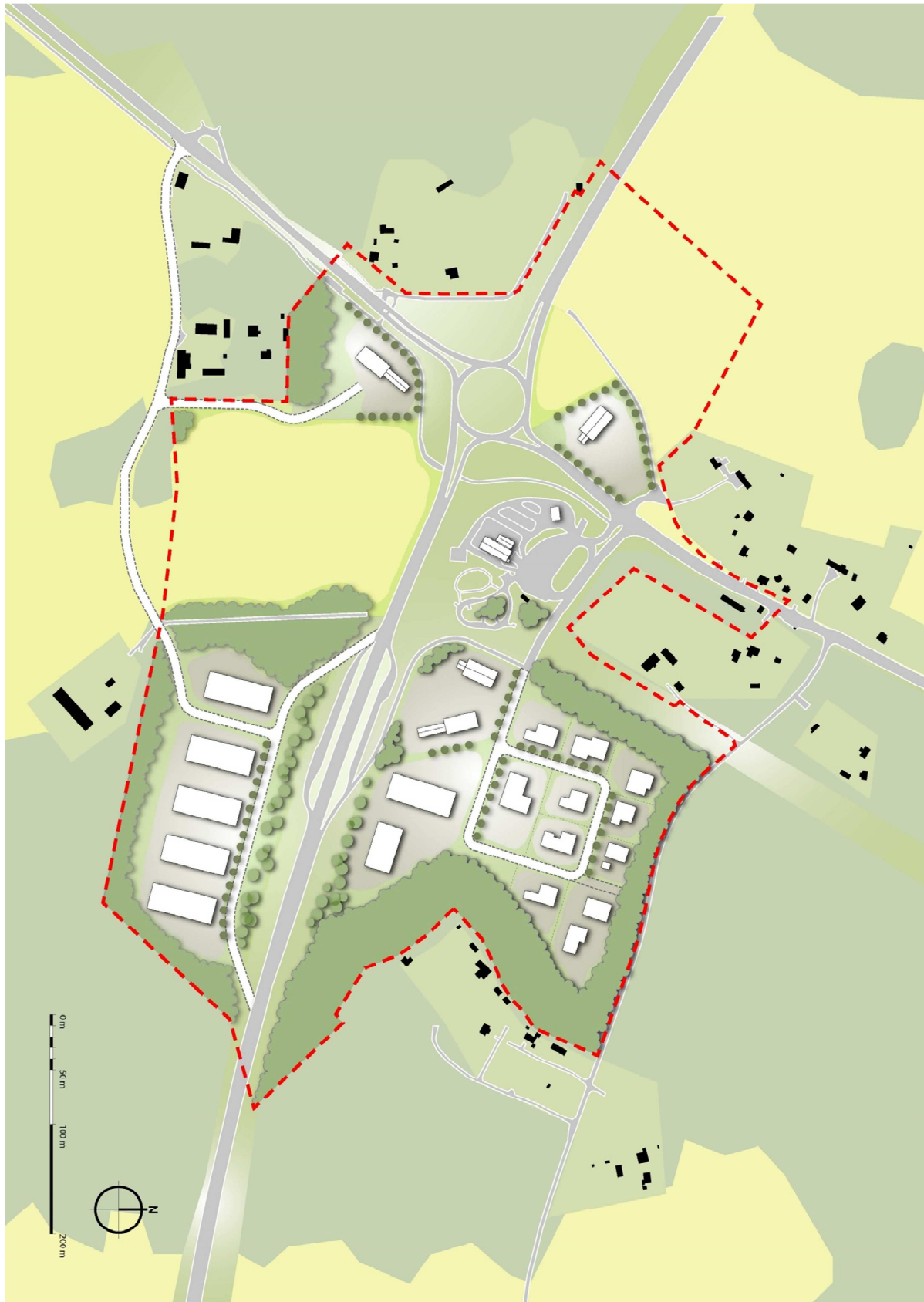
Framtida utformning

Större delen av delområdet föreslås med hänsyn till landskapsbilden och markens beskaffenhet fortsätta brukas (hållas öppet/ej bebyggas). Västra delen av området, nära cirkulationen, kan reserveras för en eventuell vägserviceverksamhet.

Området prioriteras lågt eftersom angöringen är svår och kostsam att anordna. Även om verksamheten i sig ligger strategiskt, nära cirkulationen med bra skyltläge från de flesta håll (ej från Västerås, då den skymms av växtlighet och höjd i terrängen) är angöringen avlagset placerad för potentiella besökare.



Delområde 4 – Mark för eventuell vägserviceverksamhet, t ex drivmedelstation. Observera att illustrationen är skissartad, vägdragnings och bebyggelsens placering måste studeras vidare i ett framtida detaljplaneskede.



Programillustration. Sammanfattande illustration över hela området.

Riktlinjer för gestaltning av mark och bebyggelse

BEBYGGELSE OCH SKYLTNING

Det är viktigt med en medveten gestaltning av byggnaderna i området för att undvika känslan av baksida gentemot de stora vägarna. Området utgör ett skyltläge, inte bara för verksamheterna utan också för staden.

De delar som exponeras mot riksvägen bör i kommande detaljplaner omfattas av särskilda utformningskrav i fråga om byggnadshöjd, byggnaders placering på tomten och skyltning för verksamheterna.

GRÖNSTRUKTUR, MARK OCH VEGETATION

Mellan tillkommande och befintlig bebyggelse bevaras en zon med vegetation/naturmark. Detta för att säkerställa ett skydd för den befintliga bebyggelsen. Zonen fungerar som ett visuellt skydd men är i viss mån även ett skydd mot eventuellt buller.

Genom att spara en trädzon eller plantera nya träd (relativt glest för transparens) längs riksvägen, bildas en grön fasad för området utan att "förstöra" goda skyltlägen.



Principskiss. Trädzon mellan väg och bebyggelse.

TRAFIK OCH VÄGNÄT

Trygghets- och säkerhetsaspekten avseende trafiken måste beaktas i den fortsatta planprocessen. Olika trafikslag kommer att röra sig i samma område och in- och utfarterna från de större vägarna ska tjäna såväl privatpersoner som ska nyttja rastplatsen som yrkesförare på väg till verksamhetsområdet. Därför bör frågor som t.ex. god framkomlighet för gående och cyklister beaktas.

Trafiksäkra lösningar för angoring till de olika delområdena men även korsningspunkter inom området måste belysas och utredas närmare under planarbetets gång, inom ramen av en trafikutredning.

STÖRNINGAR

I ett verksamhetsområde av den omfattning som förslaget innebär är det sannolikt att verksamheterna kan medföra en del störningar i

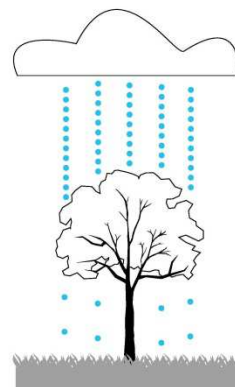
form av t.ex. buller, vibrationer, lukt och ljus. Verksamheterna kan även komma att alstra en del trafik i form av både person- och godstransporter. Detta kan utan åtgärder upplevas störande för omgivningen.

För att minska påverkan för omgivande bebyggelse föreslås en skyddszon med sparad vegetation/naturmark. Hur bred zonen bör vara och om fler/andra åtgärder behövs för att minimera påverkan måste utredas vidare inom ramen för kommande detaljplanearbete.

DAGVATTEN

Dagvatten bör så långt det är möjligt tas om hand, fördröjas och i möjligaste mån renas lokalt (LOD). För att nå detta mål måste ytor för dagvattenhantering avsättas och en rad olika aspekter beaktas och införlivas i exploateringsprocessen. Det innebär t ex att man bör;

- Minimera andelen hårdgjorda ytor, arbeta med halvgenomsläppliga ytor där det är möjligt
- Bygga fördröjningsmagasin/öppna dammar i lågpunkterna och leda vatten från tomterna vidare mot lägre terräng.
- Ersätta avverkad trädvegetation med ny som t ex träd och buskar, gröna tak mm *(förringa inte trädkronornas betydelse för avdunstningen – stor del av det regnvatten som fastnar i trädkronorna når inte marken, det avdunstar)*



*Referensbilder dagvatten.
Bilden t v visar en halvgenomsläpplig yta och en vattenränna för avledande av dagvatten.
Bilden th visar ett naturligt gestaltad dagvattendike.*



Bilden visar en dagvattendamm invid ett verksamhetsområde och väg.



Illustration dagvatten. Kartan visar schematiskt hur dagvatten kan ledas ut mot lågpunkter i terrängen.

MILJÖBEDÖMNING- MKB

För varje detaljplan ska en behovsbedömning av planens miljöpåverkan göras. Vid betydande miljöpåverkan ska miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning göras. En exploatering av Evelund *kan* komma att innebära betydande miljöpåverkan bland annat beroende av vilka verksamheter som tillåts etablera sig i området och i vilken omfattning. Behovsbedömningen måste därför uppdateras i takt med att planeringen av området blir mer konkret, och en miljöbedömning inklusive MKB ska göras vid behov. Detta bör göras i ett sammanhang för alla de delar som avses detaljplaneras, oavsett om en eller flera detaljplaner görs (se även sid 6).

**SAMMANFATTNING AV
RIKTLINJER**

- Ta fram utformningskrav för bebyggelsen – för att undvika baksidor och skapa en välkomnande entré till Sala
- Avsätt gröna stråk/ytor – för skydd, estetik och god dagvattenhantering
- Ta fram trafikutredning
- Gör analys av risker och störningar
- Ta fram principer för dagvattenhanteringen i området
- Uppdatera behovsbedömningen och ta vid behov fram miljöbedömning inkl MKB

Konsekvenser av förslaget

MARKANVÄNDNING	Programmet innebär förändrad markanvändning då området till stora delar är oexploaterat i dagsläget. Förslaget innebär att skogspartierna och delar av åkermarken kan ianspråkta för etablerandet av verksamheter och vägserviceinrättningar.
KULTURMILJÖ	Inga kända fornlämningar kommer att påverkas negativt av en exploatering.
LANDSKAPSBILD, FRILUFTSLIV OCH NATURVÅRD	<p>En utbyggnad i enlighet med programmet innebär stora förändringar i landskapsbilden. Då området är relativt plant skulle områdets marknivå kunna vara ungefär densamma som i dagsläget men delar av skogen skulle behöva avverkas för att ge plats åt bebyggelse och tomtmark för olika typer av verksamheter. Genom att bevara en del av skogen mot den befintliga bebyggelsen och mot riksvägen mildras den visuella påverkan utifrån sett.</p> <p>Ett genomförande av programmets intentioner skulle också innebära att delar av området blir mindre tillgängligt för eventuell rekreation.</p> <p>Den förändrade markanvändningen – från natur/skog och odlingsmark till exploaterad mark med stor andel hårdjord ytor och bebyggelse förändrar dagvattenflödena i området markant. De försämrade förhållandena pga. hårdjord mark, stora takytor, förlust av stora träd kan motverkas genom riktlinjer/bestämmelser om t ex nyplantering, gröna tak, halvgenomsläppliga ytor och mark avsatt för dagvattenhantering.</p>
TRAFIK OCH TRANSPORTER	Etablerandet av ett nytt verksamhetsområde skulle innebära ökade trafikflöden till och från området. Verksamheterna skulle sannolikt alstra en ökning av tung trafik.
HÄLSA OCH SÄKERHET	Etablering av verksamheter tillsammans med ett ökat trafikflöde medför en risk för ökade utsläpp till mark och vatten samt bullerstörningar för omgivningen. Miljökonsekvenserna av ett genomförande enligt programmets intentioner ska studeras närmare i takt med att förslaget blir mer detaljerat.

Riktlinjer för kommande detaljplan/detaljplaner

Detta planprogram är ett första steg i arbetet med att ta fram en (eller flera) detaljplaner för Evelund. Detaljplanearbetet bedrivs med normalt förfarande (se *planprocessen* s 4) under KSLU:s ledning.

Tidplanen nedan redovisar hanteringen av programmet och efterföljande detaljplan och preliminära tidpunkter för olika skeden och beslut;

TIDPLAN

Maj 2014 Kommunstyrelsens ledningsutskott, beslut om programsamråd

Juni 2014 Programsamråd

Efter programsamrådet sammanfattas inkomna yttranden i en redogörelse och programmet tas upp för godkännande i kommunsstyrelsens ledningsutskott. Samtidigt tas ställning till om, när och för vilka delar en detaljplan ska tas fram. Detta kan tidigast göras under hösten 2014 med sikte på samråd i början av 2015, vilket skulle innebära antagande under hösten 2015.

Såvida detaljplanen inte överklagas vinner planen laga kraft tre veckor efter justeringen av kommunfullmäktiges protokoll. Därefter kan bygglov ges för åtgärder i överensstämmelse med detaljplanen.

Programhandlingen har tagits fram av *Enheten för Planering och Utveckling* och Tengbomgruppen AB i samarbete med andra kontor inom kommunstyrelsens förvaltning, Sala kommun.

Magnus Holmberg Muhr
Samhällsbyggnadschef

Sofia Elrud
Handläggande planarkitekt